

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

03-04/2020



Warszawski Transport Publiczny

Trzy kolory Woli


Księcia Janusza
M2 KSIĘCIA JANUSZA
KURS SKRÓCONY

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Metro dotarło do kolejnej części Warszawy. Od kwietnia mieszkańcy Woli mogą korzystać z podziemnej kolei. Nowe stacje to nie tylko znakomite połączenie zachodniej części stolicy i aglomeracji z centrum i prawym brzegiem Wisły ale także efektowna i solidna architektura, nawiązująca do historii miejsc, przy których się znajdują, choćby słynnych zakładów przemysłowych. Budowa kolejnego odcinka podziemnej kolei to wspólny sukces warszawiaków - tych bezpośrednio zaangażowanych przy powstawaniu inwestycji oraz tych, którzy cierpliwie znosili niedogodności związane z tak wielką budową: zamknięcia ulic i wykopy.

Niestety, stan epidemii COVID-19 położył się cieniem na Warszawskim Transporcie Publicznym i nie mogliśmy świętować tego wydarzenia. W trosce o zdrowie naszych pasażerów nie wprowadziliśmy także kompleksowych zmian w komunikacji naziemnej – stacja Księcia Janusza miała być węzłem przesiadkowym, do którego autobusy dowoziłyby pasażerów. O tym, kiedy tak się stanie, poinformujemy wcześniej.

Mimo epidemii Warszawski Transport Publiczny działa normalnie – codziennie na ulice i tory wyjeżdża pełna liczna autobusów, tramwajów i pociągów. I tu chcemy serdecznie podziękować wszystkim, dzięki którym właśnie tak się dzieje – prowadzącym pojazdy, pracownikom zaplecza technicznego i administracyjnego naszych operatorów oraz pracownikom Zarządu Transportu Miejskiego, którzy czuwają na funkcjonowaniem WTP.

Z powodu epidemii wprowadziliśmy wiele zmian w organizacji komunikacji tak aby podróżowanie WTP było jak najbezpieczniejsze – przypominamy te regulacje w tym numerze.

I jeszcze powrót na Wolę – tym razem historyczny. Piszemy także jak rozwijał się transport publiczny w tej części miasta i dlaczego dzielnica ma tak rozwiniętą siatkę połączeń komunikacji miejskiej.

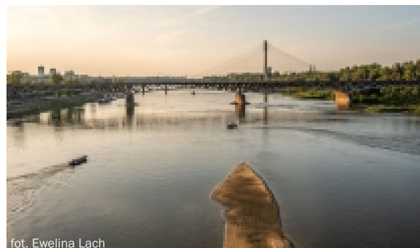
Życzymy przyjemnej lektury

Sezon nad Wisłą w czasie epidemii

W tym roku sezonowe atrakcje nad Wisłą wyjątkowo nie rozpoczną się w maju. Warszawskie Linie Turystyczne zostały zawieszone, a nadrzeczne lokale i instytucje kultury są zamknięte do odwołania.

– W naszych działaniach kierujemy się przede wszystkim troską o bezpieczeństwo oraz zdrowie warszawianek i warszawiaków. Dziś nie potrafię odpowiedzialnie powiedzieć, kiedy nad Wisłę wrócą promy, rekreacyjne sporty wodne czy animacje. Gdy zagrożenie epidemiczne minie, będziemy mogli znów korzystać z atrakcji stolicy – powiedział Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

W tym sezonie Warszawskie Linie Turystyczne zostały zawieszone, przede wszystkim z powodu ograniczeń, związanych z liczbą osób w pojazdach komunikacji miejskiej wprowadzonych przez rząd. Zapowiadane przez władze centralne obostrzenia w wakacyjnej turystyce odbiją się również na liczbie gości, którzy w tym roku odwiedzą stolicę. Ponadto prognozowany niski stan wody w Wiśle może utrudnić regularną żeglugę. Na Wiśle nie będzie więc promów, statku do Serocka, a na ulicach zabytkowych autobusów i tramwajów. ■



fot. Ewelina Lach

Remont wiaduktu na ulicy Ostrobramskiej

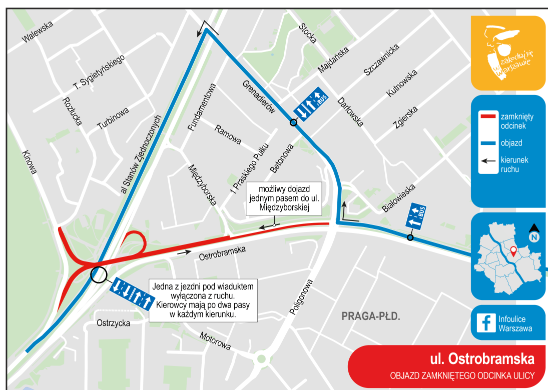
Autobusy linii 151, 158, 182, 502, 514, 520, 525 i N25 jadące ulicą Ostrobramską w kierunku mostu Łazienkowskiego od popołudnia 30 kwietnia do odwołania będą jeździły zmienionymi trasami.

W czwartek, 30 kwietnia drogowcy rozpoczęli remont wiaduktu wzdłuż ul. Ostrobramskiej przy węźle Przyczółek Grochowski. Z tego powodu zostały wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu przystanków Warszawskiego Transportu Publicznego w zespole przystankowym Przyczółek Grochowski, a autobusy linii 151, 158, 182, 502, 514, 520, 525 i N25 w kierunku centrum zostały skierowane na trasy objazdowe:

151, 182, 502, 514, 520, 525 i N25 w kierunku mostu Łazienkowskiego: Ostrobramska – Grenadierów – al. Stanów Zjednoczonych i dalej stałymi trasami,
158 w kierunku CH Reduta: Ostrobramska – Grenadierów – Spalinowa – Turbinowa – Rozłucka – Kinowa i dalej stałą trasą.

Na ul. Ostrobramskiej, na jezdni w kierunku centrum, od skrzyżowania z ulicami Zamieniecką i gen. A.E. Fieldorfa „Nila" oraz na ul. Grenadierów pomiędzy Ostrobramską a al. Stanów Zjednoczonych zostały wytyczone buspasy.

Dla linii zwykłych oraz nocnej obowiązują wszystkie przystanki na trasach objazdowych, autobusy linii przyspieszonych zatrzymują się na przystanku Os. Majdańska 01 w al. Stanów Zjednoczonych. Przystanek Przyczółek Grochowski 02 dla autobusów jadących al. Stanów Zjednoczonych w kierunku ronda Wiatraczna, który normalnie jest na jezdni bocznej, jest czynny ale został przesunięty na jezdnię główną ulicy.



Niedostępny jest przystanek Przyczółek Grochowski 03, obowiązujący dla autobusów jadących ul. Ostrobramską w kierunku mostu Łazienkowskiego. Autobusy te zatrzymują się (razem z autobusami linii 141, 143, 188 i 523) na przystanku Przyczółek Grochowski 01 zlokalizowanym w al. Stanów Zjednoczonych. Dodatkowo autobusy linii 141, 143, 188 i 523 – jadące w kierunku mostu Łazienkowskiego – zatrzymują się na przystanku Kanał Gocławski 01. ■

Otworzyliśmy nowy POP

Na stacji metra Księcia Janusza linii M2 otworzyliśmy kolejny Punkt Obsługi Pasażerów. Jest czynny od poniedziałku do piątku w godz. 10.00 – 19.00.

To już 23 Punkt Obsługi Pasażerów w sieci Warszawskiego Transportu Publicznego. Większość z nich jest zlokalizowana przy stacjach metra. Na linii M2 POP-y są przy Dworcu Wileńskim oraz na stacji Trocka – najbardziej wysuniętej w kierunku północno-wschodnim. Teraz, analogicznie, wraz z otwarciem nowych stacji metra na Woli, zaczął działać punkt na stacji Księcia Janusza – najdalszej na zachodzie.

Można w nim spersonalizować Warszawską Kartę Miejską, wgrać nowy kontrakt (także w ramach oferty Biletów Metropolitalnych). W punkcie są stanowiska do obsługi osób z niepełnosprawnościami. Jest także wyposażony w pętlę induktofoniczną, umożliwiającą sprawniejszą obsługę osobom niedosłyszącym. W pobliżu jest również winda, ułatwiająca dostęp osobom o ograniczonej mobilności. ■



Wolskie stacje już na wszystkich schematach w metrze

System informacji pasażerskiej został już zaktualizowany na wszystkich stacjach metra linii M1 i M2. Na nowych mapach i schematach zaznaczona jest dłuższa trasa drugiej nitki podziemnej kolei oraz nowo otwarte stacje jej wolskiego odcinka.

Od początku kwietnia warszawiacy mogą korzystać z dłuższej drugiej linii metra i stacji Płocka, Młynów i Księcia Janusza. Wcześniej na tych trzech wolskich przystankach do wagonów wsiadło blisko 40 tysięcy osób.

W warszawskim metrze jest spójny i estetyczny system informacji pasażerskiej, a uruchomienie nowych stacji oznaczało konieczność jego aktualizacji, co było dużym przedsięwzięciem. W sumie do wymiany i zamontowania było ponad 500 różnego rodzaju informacji: naklejek ze schematami sieci Warszawskiego Transportu Publicznego, komunikacji szynowej i stacji, a także podświetlanych kasetonów kierunkowych z wykazem przystanków linii M2.



Zmiany w systemie informacji pasażerskiej rozpoczęły się jeszcze przed otwarciem nowych stacji metra. Tak działo się na drugiej linii metra – po to, by od pierwszego dnia po otwarciu drugiej części wolskiego odcinka, system pokazywał dłuższą trasę i nowe przystanki. Potem sukcesywnie zmieniane były informacje na linii M1. Prace były wykonywane w czasie przerwy technicznej w kursowaniu metra, ekipy miały więc tylko kilka godzin każdej nocy. Zmiana informacji w zawieszonych pod stropem stacji podświetlanych kasetonach wymagała dodatkowo specjalistycznego sprzętu. Do wymiany są jeszcze informacje wewnątrz wagonów metra – schematy linii i mapy. To ok. 5,3 tys. naklejek w ponad 300 wagonach.

Aktualizacja systemu informacji pasażerskiej na stacjach metra:

– linia M1 – wymieniono:
- mapy komunikacji – 103 szt.
- schematy komunikacji szynowej – 97 szt.
- schematy stacji – 2 szt.

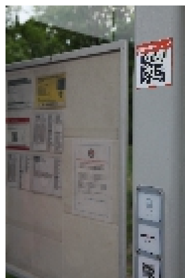
– linia M2 – wymieniono:
- mapy komunikacji – 63 szt.
- schematy komunikacji szynowej – 40 szt.
- schematy stacji – 105 szt.
- wykazy stacji – 42 szt.
- podświetlane tablice – 107 szt. ■

Kod QR na przystanku ułatwia sprawdzenie rozkładu jazdy

Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął umieszczanie na przystankach komunikacji miejskiej naklejek z kodami QR. Po zbliżeniu do nich smartfona od razu wyświetli się strona internetowa z rozkładem jazdy wszystkich pojazdów dla danego przystanku.

Od początku kwietnia na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego zaczęły pojawiać się charakterystyczne naklejki z logo WTP na czerwonym pasku i kodem QR. Kod ten – po zbliżeniu do niego telefonu komórkowego z włączoną funkcją aparatu fotograficznego – przenosi na stronę internetową WTP z rozkładem jazdy dla danego przystanku. Pasażer może łatwo zorientować się, który autobus przyjedzie najszybciej czy też o której będzie ten, na który czeka, bez konieczności przeglądania wielu rozkładów w gablocie przystankowej.

Kody QR są umieszczane na infrastrukturze przystankowej (słupkach, wiatach), w sąsiedztwie gabloty z rozkładami, ale nie bezpośrednio w niej – tak, aby można było odczytać kod, nie przeszkadzając innym pasażerom, przeglądającym rozkłady w gablocie.



Naklejki z kodami są już na najpopularniejszych przystankach – przy Dworcu Centralnym, dookoła ronda Dmowskiego, a także na niektórych na Żoliborzu. Sukcesywnie będą naklejane na następne, w pierwszej kolejności w centrum Warszawy. W czerwcu mają się znajdować już na wszystkich przystankach (ponad 4 tys.) w pierwszej strefie biletowej. Potem, jeśli pasażerowie będą chętnie korzystali z tego rozwiązania, zostanie ono wprowadzone również w drugiej strefie biletowej. ■

W weekendy Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście deptakiem

We wszystkie weekendy – od nocy z 30 kwietnia na 1 maja do nocy z 25 na 26 października – autobusy będą omijały Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście na odcinku od ronda gen. Ch. de Gaulle'a do ulicy Senatorskiej.

Od nocy z 30 kwietnia na 1 maja do nocy z 25 na 26 października we wszystkie weekendy oraz od 1 do 3 maja i od 11 do 14 czerwca zamknięte dla ruchu będą ulice: Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście na odcinku od ronda Ch. de Gaulle'a do ul. Senatorskiej. Autobusy linii **102, 105, 111, 116, 128, 175, 178, 180, 222, 503, 518** i **N44** będą kierowane na trasy objazdowe.



Autobusy linii **102** i **105** w kierunku Olszynki Grochowskiej i Browarnej pojadą od ul. Królewskiej przez pl. S. Małachowskiego i ulicami: Kredytowa – Jasna – Świętokrzyska. W przeciwnym kierunku (do krańców Młynów, Os. Górczewska) pojadą ulicami: Świętokrzyską, Mazowiecką, pl. Małachowskiego do ul. Królewskiej.

Dla autobusów linii **111**, w kierunku pętli Esperanto, będzie obowiązywała trasa biegnąca ulicami: Al. Jerozolimskie – Krucza – Szpitalna – pl. Powstańców Warszawy – Mazowiecka (w przeciwnym kierunku: Kredytowa – Jasna – Zgoda) – pl. S. Małachowskiego – Królewska.

Autobusy linii **116, 180, 222, 503** i **518** w kierunku północnym będą kursowały ulicami: Al. Jerozolimskie – Krucza – Szpitalna – pl. Powstańców Warszawy – Mazowiecka – pl. S. Małachowskiego – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska, a w kierunku południowym ulicami: Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – pl. S. Małachowskiego – Kredytowa – Jasna – Zgoda – Krucza – Al. Jerozolimskie – Bracka.

Autobusy linii **128** i **175** w kierunku pl. marsz. J. Piłsudskiego pojadą ul. Marszałkowską i Królewską, a w przeciwnych ulicami: Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska.

Dla autobusów linii **178**, jadących w kierunku pętli Konwiktorska, będzie obowiązywała trasa biegnąca ulicami:



Mazowiecka – pl. S. Małachowskiego – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska, a przeciwnym kierunku ulicami: Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – pl. S. Małachowskiego – Kredytowa – Jasna. Autobusy linii nocnej N44 , w kierunku Żoliborza, będą kursowały ulicami: Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera (w przeciwnym kierunku ul. Wierzbową) – Senatorska. ■

Inżynier Karwowski i Maliniak znów na Ursynowie

„Czterdziestolatek" to jeden z tych seriali, które nadal wspominane są przez wiele osób, a perypetie ich bohaterów wywołują uśmiech na twarzy. Już niebawem mural z wizerunkiem inżyniera Karwowskiego i Maliniaka – zwycięski projekt z budżetu obywatelskiego 2020 – pojawi się przy wejściu na stację metra Ursynów.

Grafika będzie prezentowała bohaterów serialu „Czterdziestolatek" – inż. Stefana Karwowskiego i technika Romana Maliniaka – fikcyjnych budowniczych sztandarowych warszawskich inwestycji z PRL-u lat 70-tych: Dworca Centralnego, Trasy Łazienkowskiej i osiedla Ursynów. W rolę inż. Karwowskiego wcielał się Andrzej Kopiczyński, a Romana Maliniaka – Roman Kłosowski.

Aktorów i granych przez nich bohaterów oraz reżysera serialu przypomni inskrypcja: Roman Maliniak (Roman Kłosowski, 1929-2018) i inż. Stefan Karwowski (Andrzej Kopiczyński, 1934-2016) budowniczowie Warszawy z serialu „40-latek" w reż. Jerzego Gruzy (1932-2020).

Mural zostanie wykonany na stacji pierwszej linii metra – Ursynów, przy al. Komisji Edukacji Narodowej, na szybie windy, przy południowo-wschodnim wejściu. Ściana przeznaczona pod grafikę ma wymiary 286 x 926 cm. Po zakończeniu prac mural zostanie zabezpieczony powłoką anty-graffiti. Zwycięzca przetargu będzie miał na wykonanie grafiki trzy miesiące od dnia podpisania umowy.

Mural z inż. Karwowskim i Maliniakiem będzie już kolejnym wykonanym na południowym odcinku pierwszej linii metra w ramach budżetu obywatelskiego. W 2018 roku na stacji Imielin zagościli: pedagog Maria Grzegorzewska i patron dzielnicy Julian Ursyn Niemcewicz, a na stacji Stokłosy: rtm. Witold Pilecki oraz kryptolodzy Marian Rejewski, Jerzy Różycki i Henryk Zygalski. Kryptolodzy pracowali w Pyrach, na terenie dzisiejszego Ursynowa, gdzie znajdował się polski ośrodek dekryptażu i pracowano nad złamaniem szyfru niemieckiej Enigmy. ■





Trzy kolory Woli

Stacje Płocka, Młynów i Księcia Janusza otwarte. Tym samym linia metra M2 wydłużyła się o trzy kolejne przystanki, co ułatwia podróżowanie po stolicy. Przejazd podziemną koleją ze stacji Trocka w głąb Woli zajmuje niewiele ponad dwadzieścia minut.

– *Sieć warszawskiego metra powiększyła się o kolejne trzy stacje. Spełniamy obietnice i zgodnie ze złożonymi zobowiązaniami uruchomiliśmy wolski odcinek linii M2* – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy. Otwarcie, z powodu epidemii koronawirusa, nie było uroczyste.

Według założeń projektu, stacja mera Księcia Janusza miała stać się węzłem przesiadkowym, z którego autobusy jechałyby w kierunku północnym (Koło, Fort Bema), zachodnim (Jelonki, Nowe Bemowo, Stare Babice) oraz południowym (Ulrychów, Odolany). Dlatego kompleksowe zmiany w komunikacji naziemnej zostaną wprowadzone później – gdy miną zagrożenia związane z epidemią. Teraz w życie weszły zmiany wynikające z otwarcia dla ruchu po budowie metra ul. Górczewskiej. Na razie zmieniły się tylko trasy autobusów linii 171, 190, 520 i N42.

Wolski odcinek podziemnej kolei składa się z trzech stacji, trzech wentylatorni, a także łączących je tuneli, co wydłużyło drugą linię metra o 3,4 kilometra. Każda ze stacji ma swój niepowtarzalny klimat i jest starannie zaprojektowana. Wola ma bogatą historię, jej poszczególne rejony już przed wojną miały odmienne losy, dlatego wystrój każdej stacji nawiązuje do charakteru najbliższej okolicy.

Efektownie, kolorowo, historycznie

Pierwszą z nowo otwieranych stacji jest Płocka, która znajduje się po południowej stronie skrzyżowania ulicy Płockiej z Wolską. W jej wnętrzu

dominują kolory miedzi i brązu, które nawiązują do fabrycznej historii Woli. Niedaleko obecnej stacji metra produkowano słynne magnetofony "Kasprzak", a przed wojną, tylko trochę bardziej na zachód działała słynna fabryka Lilpop, Rau i Loewenstein, czołowy producent maszyn. Na ścianach i suficie są panele z woskowanej miedzi w różnych odcieniach. Zejścia na peron ozdabiają podświetlane od tyłu mleczne panele.





Kolejną nową stacją jest Młynów, przystanek wybudowany pod ulicą Górczewską, między Płocką a wiaduktem linii kolejowej. Na niej dominuje kolor niebieski, który jest odniesieniem do pobliskiego basenu na Moczydle. W czasie budowy to tutaj odkryto zestaw butelek aptecznych. Wiadomo, że pochodziły z apteki Henryki Głowackiej i były wielorazowego użytku. Każdy aptekarz magazynował taki zbiór, żeby móc napełniać je lekami.

Ostatnią stacją tego odcinka jest Księcia Janusza, pod ul. Górczewską, po wschodniej stronie skrzyżowania z ulicą Księcia Janusza. Zieleń w jej wystroju nawiązuje do pobliskich parków Moczydło i Szymańskiego oraz dawnych ogrodów Ulrychów, gdzie zachowały się zabudowania i niektóre wyjątkowe gatunki roślin. Kolumny wraz ze stropem mają imitować szpalery drzew. Ta część Woli swój zielony charakter zyskała już na początku XIX wieku, kiedy powstało gospodarstwo Jana Ulricha.





To dlatego przy budowie stacji, na głębokości dziewięciu metrów, udało się znaleźć szczątki drewnianej studni. Dla archeologów zaskoczeniem było to, że na tak dużej głębokości był tak dobrze zachowany obiekt. - Kiedy zadzwonił do mnie archeolog z tą informacją, byłem przekonany, że ostro zbłądził. Poradziłem, żeby podszedł do majstra i zapytał, czy ktoś nie robił szalunku w tym miejscu, ale kiedy mi przysłał zdjęcie, to w ciągu kilkunastu minut byliśmy na miejscu. W tamtym rejonie istniało wielkie gospodarstwo, które potrzebowało stałych dostaw wody: do Wisły za daleko, wodociągi nie sięgały w tamte rejony Woli, a woda podskórna latem wysychała. Wobec tego właściciele zbudowali głęboką studnię – opowiadał iZTM dr Wojciech Borkowski, dyrektor Państwowego Muzeum Archeologicznego.



Także tam udało się odkopać ślady przedwojennej, szynowej komunikacji miejskiej na Woli. Przy nieistniejącym już bazarze przy ulicy E. Ciołka trafiono na pozostałości układu torowiska. Ocalał zarys oraz trochę drewnianych pozostałości, z których udało się wydobyć dwa gwoździe do drewnianych podkładów torów tzw. „szyniaki".

Jak na Woli budowano

Wolski odcinek metra został wybudowany przez firmę Gülermak Agir Sanayi Inşaat ve Taahhüt A.Ş. Kwota umowy realizacyjnej opiewa na 1,2 mld zł brutto. Inwestycja jest współfinansowana przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Środki unijne pokrywają 75 proc. kosztów kwalifikowalnych.



Prace budowlane, wynikające z kontraktu, trwały 38 miesięcy, a od listopada ubiegłego roku prowadzone były wymagane prawem odbiory. Po uzyskaniu pozytywnych opinii z kontroli przeprowadzonych przez Państwową Straż Pożarną i Stację Sanitarno-Epidemiologiczną możliwe było wystąpienie do Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego (WINB) z wnioskiem o wydanie pozwolenia na użytkowanie. Pozwolenie zostało wydane w środę, 31 marca.

Najważniejsze momenty dla budowy odcinka wolskiego:

- 23 września 2016 r. – podpisanie umowy o dofinansowanie ze środków UE
- 29 września 2016 r. – podpisanie umowy na budowę
- 25 listopada 2016 r. – wygrodzenie placów budowy, wprowadzenie objazdów
- 23 lutego 2017 r. – otwarcie punktu informacyjnego budowy
- kwiecień 2017 r. – rozpoczęcie prac przy murkach prowadzących i ścianach szczelinowych
- 11 sierpnia 2017 r. – wmurowanie kamienia węgielnego w strop górny stacji Księcia Janusza
- 18 stycznia 2018 r. – opuszczenie pierwszej tarczy TBM do komory startowej
- 3 września 2018 r. – zakończenie drążenia tuneli nowego odcinka
- 28 listopada 2018 r. – budowniczowie metra natrafiają na kości prehistorycznego ssaka
- styczeń 2019 r. – rozpoczęcie montażu torowiska
- luty 2019 r. – rozpoczęcie układania kamiennych posadzek i wykańczania pomieszczeń technicznych stacji
- 29 listopada 2019 r. – zakończenie prac budowlanych i rozpoczęcie wewnętrznych odbiorów
- 4 kwietnia 2020 r. – uruchomienie wolskiego odcinka

Wolski odcinek metra to m.in.:

- tunel toru prawego o długości 3 481,6 m
- tunel toru lewego o długości 3 477,7 m
- stacja C8 Płocka o kubaturze 59 198 m sześc.
- stacja C7 Młynów o kubaturze 56 636,6 m sześc.
- stacja C6 Księcia Janusza (z torami odstawczymi) o kubaturze 188 480,9 m sześc.
- całkowita kubatura obiektów na odcinku wolskim to 341 330 m sześc.
- stacje i tunele są średnio zagłębione 15 metrów pod ziemią

TBM Maria przez 127 dni wydrążyła 2545 m tunelu, ze średnią prędkością 18 m na dobę. Rekordowy wynik wyniósł 36 m w ciągu dnia. Wyniki TBM Krystyna to 2541 m tunelu wybudowane w 116 dni. Tarcza osiągnęła więc średnią prędkość drążenia 22 m na dobę, a rekordowo było to 36,5 m.



WTP w czasach koronawirusa

Zawieś ważność biletu

Zarząd Transportu Miejskiego, z myślą o osobach, które na jakiś czas zrezygnowały z korzystania z WTP, wprowadził możliwość zawieszenia ważności biletów długookresowych. Nie trzeba wychodzić z domu, aby zawiesić i przywrócić ważność kontraktu. Wystarczy wejść na stronę **zawieswkm.wtp.waw.pl** i postępować zgodnie z instrukcją.

TERAZ MOŻESZ
ZAWIESIĆ I ODWIESIĆ
SWÓJ BILET
DŁUGOOKRESOWY
ONLINE

BEZ WIZYTY W PUNKCIE
OBSŁUGI PASAŻERÓW

Zawiesić można bilety 30- i 90-dniowe, ważne w dowolnej strefie biletowej oraz Bilety Metropolitalne. Pasażer nie otrzyma zwrotu pieniędzy, ale będzie mógł przekodować niewykorzystany czas ważności biletu na inny termin. Aby to zrobić, zapraszamy w dowolnym terminie do Punktów Obsługi Pasażerów. Nie trzeba tego robić od razu, zwłaszcza gdy obecnie część punktów jest zamknięta.

Co jeszcze?

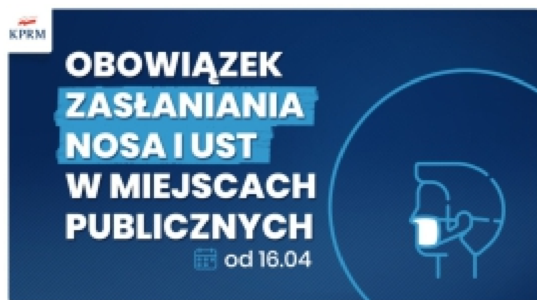
Zarząd Transportu Miejskiego już na początku lutego zwrócił się do wszystkich operatorów komunikacji miejskiej o zwiększenie nadzoru nad służbami sprzątającymi oraz podjął decyzję o używaniu środków dezynfekcyjnych przy czyszczeniu powierzchni, z którymi pasażerowie mają kontakt najczęściej – kasowników, poręczy i przycisków.

Pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego nie muszą używać też przycisków „stop”. Czasowo charakter przystanków „na żądanie” został zmieniony na stały. Wszystkie autobusy dzienne zatrzymują się na każdym przystanku obowiązującym dla danej linii.
Warszawscy przewoźnicy zostali również zobowiązani, by w pojazdach, w których jest to technicznie możliwe, wyłączyć układy wentylacji, ogrzewania, chłodzenia i klimatyzacji, w przypadku, gdy ich działanie wymusza cyrkulację powietrza. Jednocześnie odblokowano okna w przestrzeni pasażerskiej.

Inaczej działają także Punkty Obsługi Pasażerów. W punkcie mogą przebywać tylko osoby aktualnie obsługiwane, pozostali klienci oczekują na zewnątrz. W punktach udostępniono rękawiczki jednorazowe dla klientów, a każdy kasjer ma rękawiczki oraz środek dezynfekujący i po zakończeniu obsługi danego klienta czyści stanowisko kasowe. Dodatkowo nocami Punkty Obsługi Pasażerów przechodzą ozonowanie.

Uwaga, w maseczce w WTP

Od czwartku, 16 kwietnia 2020 roku Rozporządzenie Rady Ministrów wprowadza obowiązek zakrywania, przy pomocy odzieży, maski lub maseczki, ust i nosa podczas przebywania w miejscu publicznym, czyli także w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego.



Poniżej pokazujemy jak prawidłowo nakładać i zdejmować maseczkę.

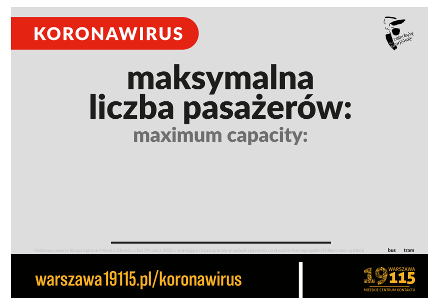


Pamiętajmy – zużyte maseczki i rękawiczki należy wyrzucić do odpadów zmieszanych.

Przypominamy – nadal obowiązuje rozporządzenie Ministra Zdrowia, wprowadzające ograniczenia w środkach transportu – w pojazdach może jednocześnie podróżować, nie więcej osób niż połowa liczby miejsc siedzących.

W pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego umieszczone są dodatkowe elementy informacji pasażerskiej. Na prawym płacie każdych drzwi (z wyjątkiem drzwi wyłączonych użytkowania z uwagi na bezpieczeństwo prowadzącego), a także na jednym z okien bezpośrednio sąsiadujących z drzwiami pojawiły się informacje o maksymalnej liczbie osób, które mogą jechać jednocześnie pojazdem.





Natomiast na lewym płacie wszystkich par drzwi, a także w kilku miejscach wewnątrz pojazdu umieszczone zostały informacje o konieczności zachowania odstępów między pasażerami.

Wola – dzielnica dobrze skomunikowana

Komunikacja miejska na Woli rozwijała się wraz ze wzrostem znaczenia stolicy. Z tej części Warszawy zawsze wiele osób chciało dojechać do centrum miasta, więc nie brakowało autobusów i tramwajów.

Tramwaj na głównej ulicy

W XIX wieku Wola dynamicznie się rozwijała. Powstawały tutaj zakłady przemysłowe, szkoły, nawet eleganckie kamienice bogatych mieszczan - choćby na ulicy Chłodnej - a rozbudowujący się warszawski węzeł kolejowy (Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, Kolej Nadwiślańska, linia obwodowa) dotykał także terenów obecnej dzielnicy Wola.


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3996

Nic dziwnego, że rozwijająca się komunikacja miejska starała się zapewnić dogodny przejazd do centrum Warszawy. Niemal od początków kursowania po Warszawie tramwajów konnych docierały one na Wolę - linia niebieska łączyła Rogatki Wolskie z Mokotowem, a prowadząc przez pl. Teatralny, Krakowskie Przedmieście i Al. Ujazdowskie zapewniała dogodne połączenie ze Śródmieściem.


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-U-6646

Już w XIX wieku istniała linia łącząca Leszno ze Starym Miastem, która liczyła ponad trzy kilometry długości. Latem tramwaje kursowały od wczesnego ranka aż do późnego wieczora - co pięć minut w godzinach 7.30 – 22.30. Wtedy ulica Chłodna była jedną z ważniejszych ulic miasta, arterią wylotową, nic więc dziwnego, że linie tramwajowe prowadzono właśnie tamtędy - tym bardziej, że od połowy XIX wieku był tam kościół pw. św. Karola Boromeusza, w którym w 1889 roku stanęła figura Matki Bożej Łaskawej. Jak pisze w książce "Pani Chłodna" Artur Nadolski, jej odsłonięcie było ważnym wydarzeniem religijno-patriotycznym, a pobliskim przystanku tramwajowym wysiadali bogatsi obywatele udając się do kościoła na nabożeństwo.

Wola była ważna dla stolicy, znajdowały się tam też targowiska (Kercelak) i gdy zapadła decyzja o elektryfikacji tramwajów w Warszawie, to linia z zachodu w stronę centrum była jedną z pierwszych, które uruchomiono. Linię elektryczną zbudowano w latach 1906-1908, powstało również nowe torowisko prowadzące z pl. Mirowskiego w ulicę Solną. Liniowo pierwszy tramwaj elektryczny przejechał tędy w dniu 15 kwietnia 1908 r. czyli niecały miesiąc po historycznym, pierwszym kursie w stolicy. Była to linia 16 - z pl. Zbawiciela na ulicę Młynarską.

Znaczenie ciągu ulic, prowadzących z Chłodnej na pl. Mirowski wzrosło po przyłączeniu w kwietniu 1916 r. wsi Wola do Warszawy (a w konsekwencji - szybkiej rozbudowie Woli). W latach 20-tych po ulicy Chłodnej jeździły tramwaje czterech linii, po pl. Mirowskim - aż ośmiu linii, natomiast w latach 30-tych pięć linii łączyło Wolę przez pl. Żelaznej Bramy z Dworcem Wschodnim, Pelcowizną i Mokotowem.

Tramwajowa gęsta siatka

Trasy tramwajowe powstawały przez całe 20-lecie

międzywojenne. Już od 1920 r. funkcjonował odcinek wzdłuż ulicy J. Bema. Nie była to linia długa, ale ważna, bo zapewniała transport dla mieszkańców gęsto zabudowanej okolicy, czyli skrzyżowania ulic Bema i Ludwiki (tam znajdowała się słynna szkołę powszechna). Trasa kończyła się za kościołem św. Stanisława - w czasach zaborów w święto patrona kościoła przyjeżdżało tu wielu Polaków, a uroczystości kościelne były też swego rodzaju manifestacją patriotyczną.


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-P-2767-2

Plany były ambitne. Trasa była planowana jeszcze dalej, z przebiciem się tunelem pod torami kolejowymi aż na Ochotę. Tych planów nie zdążono zrealizować, a po wojnie już do nich nie wracano. Dopiero teraz Tramwaje Warszawskie przygotowują to połączenie – w ramach przebudowy stacji Warszawa Zachodnia wybudowany zostanie tunel. Drugą ważną linią na Woli był odcinek z ulicy Wolskiej, prowadzący do Cmentarza Wolskiego, który został uruchomiony w cztery lata po trasie na ulicy Bema. Jego kraniec przez długie lata wyznaczał granicę miasta i pomógł w rozwoju fragmentu dzielnicy, zwłaszcza okolic ulic Redutowej czy J. Sowińskiego.

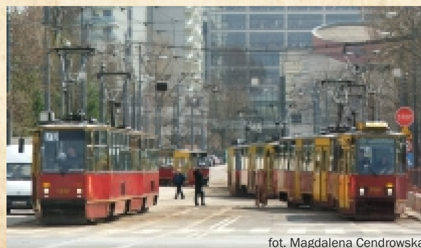
Lata 30. XX wieku to budowa kolejnych tras tramwajowych, które powstawały wraz z rozwojem przemysłu w tej części Warszawy. Już na początku tamtej dekady powstała trasa na Koło, a kilka lat później osiedle Banku Gospodarstwa Krajowego i Towarzystwa Osiedli Robotniczych przy ulicy Obozowej. To była flagowa inwestycja w stolicy – mieszkania tu miały być niedrogie i wygodne. Niedługo potem powstało kolejne, z blokami stojącymi prostopadle do ulicy Obozowej, które ciągnęły się aż do Księcia Janusza. Tutaj w 1937 r. uruchomiona została kolejna linia tramwajowa, która na krańcu zetknęła się z linią łączącą Boernerowo z Warszawą. W ten sposób połączone zostało z miastem podmiejskie wtedy Osiedle Łączności (mieszkali tam pracownicy pocztowi).

Trasa na Boernerowo jest bardzo ciekawa, bo to jedyna w stolicy linia jednotorowa, a na końcowym odcinku biegnie niezależnie od ulicy. Budowa trwała ledwie kilka miesięcy, a uroczyste otwarcie linii nastąpiło 22 października 1933 roku. Na nowe osiedle jeździły tramwaje podmiejskiej linii B, a już niecałe dwa lata później na osiedle dotarły tramwaje nocne – to był jeden kurs linii 20, która łączyła Wierzbno z Młynarską.

W 1937 r. linia B została wydłużona w głąb miasta, docierając aż do pl. Żelaznej Bramy. Jednocześnie zmodyfikowano nocną komunikację, zastępując kurs linii 20 nową linią nocną 90. Rok później, 9 października 1938 roku przemieszczono linię B z ulicy Ks. Janusza na trasę wzdłuż Obozowej – tramwaje przestały kursować tu 8 września 1939 roku, kiedy czołgi niemieckie znalazły się pod Warszawą.

Na Wolę wjeżdżają autobusy

Zniszczenia wojenne zmieniły układ drogowy stolicy i spowodowały, że zmieniły się trasy komunikacji miejskiej. Część ulic straciła na znaczeniu, powstały nowe. Tak też było na Woli. Tutaj początkowo planowano, że główną arterią komunikacyjną ze wschodu na zachód miasta pozostanie Chłodna, dlatego 12 października 1946 roku na zachodnim odcinku tej ulicy uruchomiono linię tramwajową nr 11. Na pozostały odcinek Chłodnej oraz pl. Mirowski


fot. Magdalena Cendrowska

tramwaje powróciły miesiąc później – była to linia nr 16 z Młynarskiej, przez pl. Żelaznej Bramy, na pl. Zbawiciela.

Kiedy Biuro Odbudowy Stolicy w 1947 roku podjęło decyzję o budowie trasy W-Z, oznaczało to koniec tramwajów na Chłodnej, a ostatnie tramwaje linii 17 przejechały tamtędy 22 listopada 1948 roku. Dużo dłużej utrzymały się tramwaje na ulicy Żelaznej, które jeździły tamtędy do końcówki lat 60. - torowisko nie zostało rozebrane, a jedynie zalane asfaltem.

Schyłkowe lata PRL oraz początek lat 90., mimo kryzysu gospodarczego, nie zahamowały rozbudowy komunikacji na Woli. W 1992 roku oddany do użytku został pięciokilometrowy odcinek od Cmentarza Wolskiego aż do pętli na Jelonkach. Tą trasą zaczęły jeździć tramwaje linii 10 oraz 26, uzupełniając bogatą ofertę komunikacyjną dla mieszkańców Woli (różne rejony Woli z innymi dzielnicami Warszawy łączyły wtedy m.in. linie tramwajowe: 1, 10, 20, 24, 26, a w dni robocze także 42, która dowoziła pracowników do zakładów FSO na Żeraniu).

A przecież transport publiczny na Woli to nie były tylko tramwaje. Warszawiaków woziły też m.in. pociągi (cała dzielnica jest poprzecinana torami różnych linii kolejowych) oraz autobusy. Ich trasy i role, jakie pełniły też zmieniały się razem z rozwojem dzielnicy. Jedne linie powstawały, inne znikały, w zależności od potrzeb. Kto dziś pamięta linię 366, która od 1967 roku woziła pasażerów z Młynowa na pl. Trzech Krzyży, wspomagając na najbardziej zatłoczonym odcinku linię 166? W 1991 roku przekształcono ją w linię przyspieszoną 407 do rozbudowującego się osiedla Bemowo Lotnisko. Ta zmiana wytrzymała niecały rok, bo na scenę na Woli wkroczyła linia 171 z Bemowa do centrum Warszawy (przed likwidacją w 1985 roku miała swoją pętlę przy Dworcu Gdańskim).


fot. Magdalena Cendrowska


fot. Leszek Peczyński

Mniej więcej w tym samym czasie wystartowała linia ekspresowa E-2, która też ruszała z pętli BEMOWO-LOTNISKO. Zapewniała szybkie połączenie dalekich osiedli z centrum Warszawy, a swój bieg kończyła aż na Wilanowie. Dlatego autobusy miały kilka przystanków na początkowych odcinkach trasy, a następnie dojeżdżały do centrum bez zatrzymywania się. Nic dziwnego, że wielu pasażerów (zwłaszcza tych mieszkających na początkowych przystankach) uwielbiało to połączenie. Można było zająć wygodne miejsce, otworzyć książkę i jechać, jechać…

Wspomniana wcześniej linia 166 przez wiele lat była bardzo ważna dla mieszkańców Woli, startując z Młynowa, dojeżdżała aż na Powiśle. Obecnie, po jej przywróceniu w 2005 roku, jeździ z Północy na Południe, łącząc Pragę-Północ z Ursynowem. Ale mieszkańcy ulicy Płockiej czy Wolskiej nie muszą się jednak martwić o to, w jaki sposób dostaną się na Powiśle. Wystarczy, że wsiądą w metro i wysiądą na stacji Centrum Nauki Kopernik. Życie nie znosi próżni. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
„Wola ludzie i historie”, Warszawa 2013
„Pani Chłodna (opowieść o warszawskiej ulicy)”, Warszawa 2008
http://www.trasbus.com
https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,54420,10942889,Znika_ulubiona_linia_warszawiakow__To_koniec_ekspresow.htmlhttps://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,54420,10942889,Znika_ulubiona_linia_warszawiakow__To_koniec_ekspresow.html


zakochaj się
w Warszawie